

# 從蟒甲到社船： 1650 年代至 1750 年代 臺灣北迴沿海航路的商業活動\*

簡宏逸\*\*

## 摘 要

北臺灣原住民馬賽人 (Basay) 是擅長貿易以及與外來者合作的族群。近二十年的臺灣早期史研究中，研究者也討論過其商業性格和作為中間人的角色。雖然荷蘭史料清楚說明馬賽人的商業性格，但隨後的漢文史料卻集中於漢人通事、頭家，使臺灣北部的歷史在從荷蘭統治結束到清朝統治初期之間，有個明顯的斷裂。本文從 1657 年荷蘭官員前往噶瑪蘭巡視，並深入哆囉滿探金的旅程開始，揭示出早期馬賽人蟒甲控制臺灣東北海岸貿易的實況。馬賽人在此的貿易壟斷延續到十八世紀初，但漢人也持續滲透此處的貿易。至少到了 1710 年代，已經有漢人和原住民一起到東北臺灣貿易。本文也指出鄭氏遺民和何姓商人與墾戶之間可能的歷史連續性，並發掘出墾戶「何長興」在北臺灣活動的早期歷史。馬賽人與漢人通事的合作催生了興盛於十七世紀中葉的社船制度。社船的成立雖然以輸出臺灣北部的稻米為主，但它從中國帶回的日常用品，特別是鐵器，以及和原住民合作經營的東北海岸貿易路線，都可說明漢人逐漸滲透進臺灣東北海岸的商業運作。社船於 1754 年停止運作，但貿易仍在官方網羅之外繼續進行，此一連續性關係到十八世紀末漢人進佔噶瑪蘭開墾的歷史，值得繼續深究。

關鍵詞：馬賽人、漢人通事、社船、原漢合作、鐵器

---

\* 本文的初步構想曾在 2017 年 East Asian Anthropological Association Annual Meeting 和 2019 年北美臺灣研究學會 (NATSA) 發表。初稿寫成後，曾在「2019 中央研究院明清研究國際學術研討會」宣讀。筆者在此感謝 NATSA 的與談人高格孚教授，以及明清研究研討會同場發表人和評論人康培德教授、詹素娟教授，學友鄭瑩憶教授對本文的建議與指導。在此也感謝兩位匿名審查人指出初稿的缺失及改進方向，以上的建議都讓本文更加完善充實。當然，一切文責仍然由筆者自行負責。

\*\* 國立臺灣師範大學國際臺灣學研究中心博士後訪問學者

來稿日期：2020 年 10 月 8 日；通過刊登：2020 年 12 月 3 日。

- 一、緒言
  - 二、馬賽人是誰？
  - 三、馬賽人的航海技術與貿易路線
  - 四、十七世紀末到十八世紀初的北臺灣貿易
  - 五、何姓商人的來歷
  - 六、社船的成立與發展
  - 七、社船貿易的貨物與影響
  - 八、社船的終結與貿易的延續
  - 九、結論
- 

## 一、緒言

在臺灣原住民之中，現已失去原住民身分的馬賽人（Basay），曾經是北臺灣一個生活方式相當特殊的族群。翁佳音在 1998 年就根據漢文與歐洲語言史料指出，馬賽人擅長交易，懂得討價還價。馬賽人也善於操舟航海，很可能在外來勢力尚未進入北臺灣之前，就已經建立屬於自己族群勢力範圍，連結淡水、雞籠、噶瑪蘭（宜蘭平原）、哆囉滿（一般認為在花蓮立霧溪口附近）的貿易路線。在這條貿易路線上行駛的船隻，則是在獨木之外還有側板輔助的大型船隻。馬賽人能很快地掌握各種語言。當西班牙人進入北臺灣，馬賽人迅速學會了西班牙語，並且在荷蘭人驅逐北臺灣的西班牙人之後，繼續以西班牙語作為共通語，成為荷蘭人的通譯和統治上倚重的合作者。<sup>1</sup>

但對於馬賽人的商業性格，陳宗仁認為這並不是該族群的本質，而是在與外來殖民者的互動中，於特定的歷史階段形塑出的特質。造成此特質的關鍵，在於漢人（唐人）所帶來的商品，使馬賽人能交易的商品多樣化，其社會內部亦受到外

---

<sup>1</sup> 翁佳音，《荷蘭時代臺灣史的連續性問題》（臺北：稻鄉出版社，2008），頁 64-74。

來商品的影響。與漢人的貿易也使馬賽人的交換型態從運用勞務和製品交換所需稻米，轉換到運用外來商品交換其他原住民族群的物產，故形塑了馬賽作為商業中介人的角色。再加以外來者所留下的文獻中，對馬賽人的頻繁描述，使這個原本邊緣的族群在歷史的機遇下成為了臺灣北部早期商業貿易和歷史論述的中心。<sup>2</sup>

但即使商業並不是馬賽人的本質，在臺灣北部有歷史文獻以來，馬賽人確實在文獻上呈現了相當的商業性格。在荷蘭檔案陸續出版後，康培德討論過十七世紀上半馬賽人的文化特色，特別是其經濟活動值得我們留意。在這段時期，馬賽人主要作為外來殖民者的合作者而出現在史料上，例如為荷蘭人開採煤礦、砍伐木材，以及作為外來者的通譯和仲介人。<sup>3</sup> 留名於荷蘭資料的馬賽合作者中，我們也可從 Theodore 這位帶有西方名字的馬賽合作者的經歷中，窺見馬賽人的商業性格以及與外來勢力的合作模式。Theodore 在 1642 年荷蘭人擊敗臺灣北部的西班牙人後，首次出現在史料上。他被任命為 Kimaurij 社的頭人，雖然統治族人的地位似乎不很穩定，但他仍然承包了差遣族人為荷蘭人挖掘雞籠煤礦的生意。他曾經去過黃金產地哆囉滿，為荷蘭人提供重要的黃金情報。Theodore 之後也成為荷蘭人統治噶瑪蘭地區的中介人，但多次發生衝突，不只荷蘭方面有所傷亡，連 Theodore 自己也陷入險境。在他死後，荷蘭官員經過調查才發現 Theodore 和其他 Kimaurij 人其實在噶瑪蘭地區打著公司名號從中獲益。<sup>4</sup> 之後荷蘭人打算直接與噶瑪蘭和哆囉滿貿易，並於 1658 年在噶瑪蘭地區的哆囉美遠設立貿易站。但這個貿易站獲利不豐，加上環境危險，就在 1661 年初暫時撤出。不久荷蘭人的臺灣統治就因國姓爺攻臺而覆滅，最終荷蘭人仍然沒有與哆囉滿地區建立穩定的貿易關係。

荷蘭殖民者留下許多文字史料流傳至今，他們對於馬賽人的行徑多有怨懟之言。但荷蘭人吃的虧，其實也是間接統治所必須付出的代價。我們沒辦法根據外來勢力留下的史料對馬賽人作出道德上的判斷。我們可以做的，僅是從這些史料中解讀出馬賽人的商業性格，並且檢視他們建立的貿易路線在臺灣北部早期歷史中的意義。

---

<sup>2</sup> 陳宗仁，〈十七世紀前期北臺灣水域社會的商品及其交易型態〉，收於林玉茹主編，《比較視野下的臺灣商業傳統》（臺北：中央研究院臺灣史研究所，2012），頁 506-513。

<sup>3</sup> 康培德，〈十七世紀上半的馬賽人〉，《臺灣史研究》（臺北）10: 1（2003 年 6 月），頁 13-18。

<sup>4</sup> 康培德，〈殖民想像與地方流變：荷蘭東印度公司與臺灣原住民〉（臺北：聯經出版事業股份有限公司，2016），頁 197-239。

但除了馬賽人是重要的研究對象，日後在臺灣北部取得主導地位的漢人也是應該研究的對象。然而在目前早期北臺灣歷史的研究中，1650年代以後仍有一段歷史論述尚未釐清的時期。翁佳音曾指出這個歷史連續性的斷裂：

人們似乎忘了追問：既然康熙三〇年代甚至是明鄭之前，北臺地區有過商業活動，有過農業開墾。那麼，這些成果是否隨著西班牙與荷蘭的離去而歸於荒蕪，要等到明鄭軍隊北上屯田，或清代諸羅縣治移駐嘉義才又重新開始？在統治網羅寬鬆的當時，下層庶民難道不會「違法犯禁」仍留在自己血汗經營的土地上，繼續在文字歷史外推動北臺社會的發展？<sup>5</sup>

本文打算接下這個挑戰，釐清1650年代後臺灣北部貿易路線的歷史，以弭平部分歷史論述的斷裂。在這段歷史中，我們將會看到原住民從史前就已經建立的貿易路線，從一開始努力維持壟斷，到逐漸被外來勢力滲透的過程。晚到的漢人甚至運用更有效率的船隻來操作這條古老的貿易路線，使馬賽人退出北臺灣貿易史的舞臺。當他們再次登場時，已經是十八世紀末遷移至噶瑪蘭，被稱作「淡水流番」的時候了。至於取代原住民勢力的漢人，也非團結一致的群體，特別是通事們，他們本身也有派系的問題。受限於史料與篇幅，本文將會把焦點放在北臺灣知名墾號「何長興」的歷史，並嘗試將該墾號的歷史與北臺灣的貿易路線連結，以描繪出十七世紀中葉至十八世紀中葉，約百年間臺灣東北海岸地區商業勢力的消長。

## 二、馬賽人是誰？

首先我們必須說明馬賽人這個族群。在族群的界定上，研究者經常使用語言來作為族群的邊界。但史料上對於馬賽語的通行範圍，卻顯示這是一種通行語（koine），亦即少數人的語言因為交流而成為廣範圍的共通語言。<sup>6</sup> 西班牙神父 Jacinto Esquivel 有點誇大地指出全臺灣島都通行馬賽語，<sup>7</sup> 另一位西班牙神父

<sup>5</sup> 翁佳音，《荷蘭時代臺灣史的連續性問題》，頁46。

<sup>6</sup> 古典的例子是古希臘通行語（Koine Greek），是以雅典希臘語發展出的語言，通行於廣大的希臘化世界。這也是 koine 這個詞的來源。英語則是當今的例子。

<sup>7</sup> “Record of Affairs Concerning Isla Hermosa, according to the Dominican Priest Fr. Jacinto Esquivel,” in

Juan de los Angeles 的說法則比較保守，說馬賽語通行於西班牙人設立的據點附近和哆囉滿省，這兩處說的是同一種語言，此外淡水河流域的原住民有自己的語言，但也通行馬賽語。<sup>8</sup> Juan de los Angeles 的說法與後來荷蘭資料所描述，雞籠淡水的馬賽頭人作為通譯陪同荷蘭人前往噶瑪蘭和哆囉滿的經驗較能對應。從語言界定出的族群可以視為廣義的馬賽人，例如康培德就以語群將金包里、大雞籠、三貂、哆囉美遠、哆囉滿視為廣義的馬賽人。<sup>9</sup> 劉益昌則再依據祖源傳說加入也可以被視為哆囉美遠人的里腦、歪仔歪等二社，並從考古資料推測蘭陽平原到立霧溪也是馬賽人的活動範圍。<sup>10</sup> 但在西班牙和荷蘭史料上描述的馬賽人，又比從語言界定的範圍更小一點，可以視為狹義的馬賽人。<sup>11</sup>

從荷蘭人所製作的原住民戶口調查，被歸類在馬賽人的原住民村社通常僅有 Kimaurij、St. Jago、Tapparij 三社，<sup>12</sup> 而且 Tapparij 有時還會被歸類在淡水河流域，而不像 Kimaurij 和 St. Jago 總是被歸在馬賽族群。不過研究者已經指出，戶口調查表的分類經常以地緣鄰近性作為歸類的考量，<sup>13</sup> 不一定帶有族群的涵義。其實從荷蘭史料來看，Tapparij 人確實是會被稱為馬賽人，而且和 Kimaurij、St. Jago 一樣，都是與荷蘭人合作的原住民。因此，從荷蘭史料的角度來看，Kimaurij、St. Jago、Tapparij 三社應可被定義為狹義的馬賽人。

不過研究者對於狹義的馬賽三社中，Kimaurij 和 Tapparij 如何對應到清代文獻上的社名，則有各種不同的意見，其中又以 Tapparij 最為分歧。翁佳音在《大

---

José Eugenio Borao Mateo, ed., *Spaniards in Taiwan, Vol. I: 1582-1641* (Taipei: SMC Publishing, 2001), p. 165. [以下 *Spaniards in Taiwan* 僅寫卷數及頁數，如 *Vol. II: 1642-1682*, pp. 568-569，寫成 II: 568-569]

<sup>8</sup> “Manila, 5 September 1649. Brief Account of the Situation of the Holy Rosary Province of the Order of Preachers, as Requested by Diego Fajardo in the Attached Letter to Fr. Juan de los Angeles, Prior of Santo Domingo, Manila, following Instructions from the King.” *Spaniards in Taiwan*, II: 568-569.

<sup>9</sup> 康培德，〈十七世紀上半的馬賽人〉，頁 5-7。

<sup>10</sup> 劉益昌，〈再談臺灣北、東部地區的族群分布〉，收於劉益昌、潘英海主編，〈平埔族群的區域研究論文集〉（南投：臺灣省文獻委員會，1998），頁 11-13。

<sup>11</sup> 詹素娟主持、劉益昌協同主持，〈大臺北都會區原住民歷史專輯：凱達格蘭調查報告〉（臺北：臺北市文獻委員會，1999），頁 107-108。

<sup>12</sup> 各社名在史料上沒有統一的拼寫，本文依 Leonard Blussé and Natalie Everts, eds., *The Formosan Encounter -- Notes on Formosa's Aboriginal Society: A Selection of Documents from Dutch Archival Sources, Volume IV: 1655-1668* (Taipei: Shung Ye Museum of Formosan Aborigines, 2010). 書末之索引所收拼寫為準。[以下 *The Formosan Encounter* 僅寫卷數及頁數]

<sup>13</sup> 康培德，〈十七世紀上半的馬賽人〉，頁 5。

臺北古地圖考釋》和《萬里鄉志》中依照 1654 年地圖上標註，將 Tapparij 比定在今天的淡水市區，漢名為沙巴里或淡（澹）水社。<sup>14</sup> 不過從日本時代以來，也有學者將 Tapparij 比定在金山區境內。<sup>15</sup>

其實這兩種說法是可以協調的。Jacinto Esquivel 神父將 Kimaurij 和 Tapparij 兩社人描述成像吉普賽人一樣，過著到處流浪，為人工作或轉賣商品以換取稻米的生活。<sup>16</sup> 荷蘭史料上也可以看到類似的描述，甚至有大部分 Kimaurij 社人尚在噶瑪蘭而無法為荷蘭人挖煤礦的紀錄。<sup>17</sup> 由此可知，馬賽人是遷徙不定的族群，會隨著工作遷移。1650 年代的地圖，反映的是這個時候 Tapparij 社人在淡水附近活動的狀況。例如 1656 年北部原住民大造反時，Pillien、Rappan、Chenaer 三社的原住民就威脅馬賽人不可以幫圍困在淡水紅毛城的荷蘭人送補給，否則就要把他們抓回自己的社裡製造箭簇和鐵器。<sup>18</sup> 這個紀錄顯示馬賽人賴以維生的方法，以及當時在淡水地區活動的事實。此外，1657 年雞籠主管 Pieter Boons 的報告也指出，荷蘭人的「教化」只在雞籠的 Kimaurij 和淡水的 Tapparij( 't dorpje Quimaurie op Quelang, en 't dorpje Taparee op Tamsuy ) 有比較顯著的成效。<sup>19</sup> 這種與外來殖民者合作的關係，可能延續到了清代。1697 年郁永河接見淡水河流域 23 社土官時，就稱他們「皆淡水總社統之」。但郁永河同時也記下「金包里是淡水小社，亦產硫」這樣的紀錄。<sup>20</sup>

由此可見，Tapparij 在清代至少有淡水和金包里這兩個居住點，前者是與外來殖民者合作的據點，後者的性質不清楚，但可能是他們佔有的另一個區域。詹素娟和張素玢則認為，金山平原才是 Tapparij 本來聚落之所在。<sup>21</sup> 至於馬賽人在

---

<sup>14</sup> 翁佳音，《大臺北古地圖考釋》（臺北：稻鄉出版社，2006），頁 103。

<sup>15</sup> 安倍明義，《臺灣地名研究》（臺北：蕃語研究會，1938），頁 112；詹素娟、張素玢，《臺灣原住民族史·平埔族史篇（北）：北臺灣平埔族群史》（南投：臺灣省文獻委員會，2001），頁 125。

<sup>16</sup> "A Situationer on the Conversion of the Isla Hermosa," *Spaniards in Taiwan*, I: 183.

<sup>17</sup> "Missive Merchant Thomas van Iperen to Governor Cornelis Caesar. Tamsuy, 9 February 1655, with Appendix dated 15 March 1655," *The Formosan Encounter*, IV: 3, 6.

<sup>18</sup> "Missive Junior Merchant Pieter van Mildert to Governor Cornelis Caesar," *The Formosan Encounter*, IV: 153.

<sup>19</sup> "Missive Merchant Pieter Boons to Governor Frederick Coyett. Quelang, 10 November 1657," *The Formosan Encounter*, IV: 366, 368.

<sup>20</sup> 郁永河，《裨海紀遊》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，臺灣文獻叢刊〔以下簡稱「文叢」〕第 44 種，1959；1698 年原刊），頁 24、57。

<sup>21</sup> 詹素娟、張素玢，《臺灣原住民族史·平埔族史篇（北）：北臺灣平埔族群史》，頁 125。

十八世紀從淡水地區消失，筆者認為反映的可能就是因為他們與漢人的合作關係終結，所以他們才要回到原本就屬於自己的地方居住，甚至東遷噶瑪蘭。這個合作關係的開始，與漢人介入滲透馬賽人的傳統貿易路線，並以效率更高的「社船」經營此航線有關。而社船在 1750 年代的終結，則意味著這段原漢合作的終結。

### 三、馬賽人的航海技術與貿易路線

馬賽人善於航海，擁有巨大獨木舟之事，各種語言的史料皆有提及。最早提及的是西班牙神父 Juan de los Angeles 的報告，他說馬賽人擁有可以載運 60 名士兵的大獨木舟。<sup>22</sup> 這段描述可能有點誇大，或是當時某艘格外巨大的獨木舟。考慮到荷蘭史料的紀錄，《諸羅縣志》中的描述應該更接近普遍的狀況：

唯雞籠內海，蟒甲最大，可容二十五、六人；於獨木之外，另用籐束板，為幫於船之左右。蓋港面既寬，浪如山立，非獨木小舟所能濟也。<sup>23</sup>

從這段描述中可知，馬賽人的獨木舟除了船身巨大，可容二十餘人以外，旁邊還有以籐條固定的舷外支架（outrigger）輔助平衡。巨大的獨木舟是維繫馬賽人東北海岸貿易的關鍵技術，但對於操作的方法，以及貿易路線的細節，還是荷蘭史料提供較多的線索。其中最重要的資料，就是 1657 年 7-8 月間，助理<sup>24</sup> Jacob Balbiaen 搭乘馬賽人的船隻前往噶瑪蘭和哆囉滿的旅程，值得我們仔細分析。<sup>25</sup>

Jacob Balbiaen 經由馬賽人的貿易路線前往臺灣東部的原委，起於 1657 年 5 月雞籠淡水的新任荷蘭主管 Pieter Boons 上任時，大批噶瑪蘭頭人帶著主賬（fiscaels）和其他隨行人員前來祝賀的事件。從 Pieter Boons 的報告可知，荷蘭官

<sup>22</sup> “Manila, 5 September 1649. Brief Account of the Situation of the Holy Rosary Province of the Order of Preachers, as Requested by Diego Fajardo in the Attached letter to Fr. Juan de los Angeles, Prior of Santo Domingo, Manila, following Instructions from the King,” *Spaniards in Taiwan*, II: 570.

<sup>23</sup> 周鍾瑄，《諸羅縣志》（文叢第 141 種，1962；1717 年原刊），頁 289。

<sup>24</sup> 「助理」（assistant）為荷蘭東印度公司官職名。

<sup>25</sup> “Extract from the Quelang Dagregister about the Journey of Assistent Jacob Balbiaen in the Bight of Cavalangh and the Terraboang Gold River, 6 July-17 August 1657,”（以下簡稱 “Balbiaen’s Journey.”）*The Formosan Encounter*, IV: 276-305.

員依照傳統招待了這批噶瑪蘭人，並向他們探詢派遣荷蘭人去噶瑪蘭地區常駐的可能性，得到了正面的回覆。因此雞籠的議會決議派遣助理 Jacob Balbiaen，連同一位士兵和馬賽通譯 Barnabe，帶著大量的商品前往噶瑪蘭，直接與當地人貿易。<sup>26</sup>

夏天本來就是臺灣東北海岸原住民的貿易季節。1644年金包里頭人 Theodore 提供給荷蘭人的黃金產地情報中，就提到一年能在 4-6 月間去一次哆囉滿，用漢人帶來的 cangan 布、鐵鍋、其它商品交易黃金。<sup>27</sup> 下席商務官 Simon Keerdekoe 在 1655 年的報告則指出，馬賽人在每年 6 月將製作的器物帶往噶瑪蘭換取稻米、鹿皮、黃金。<sup>28</sup> 1657 年，在 Pieter Boons 到任不久時，他就接獲消息，指出 5 月 29 日有一艘噶瑪蘭人的船在三貂附近遭遇船難，船上有 20 或 25 名噶瑪蘭人，損失了全部稻米和鹿皮等商品，但好險船員全都生還，並經由陸路返回噶瑪蘭。Pieter Boons 對這次船難的損失並不十分在意，因為他預期在貿易季中還會有更多的貿易船從噶瑪蘭過來。從 Pieter Boons 到任後所發出的兩則報告來看，臺灣東北海岸的原住民原本就有興盛的貿易，外來的荷蘭勢力進入後，也得跟隨同樣的貿易節奏。此外，噶瑪蘭人似乎也和馬賽人一樣擁有製造大型獨木舟的技術，畢竟在三貂失事的船，除了載有二十餘人以外，還有大批的貨物。<sup>29</sup>

助理 Jacob Balbiaen 從雞籠前往噶瑪蘭和哆囉滿的旅程，也用了馬賽人的大型獨木舟載運了大批的貨物。這趟旅程的成員除了該助理、荷蘭士兵、馬賽通譯以外，還有 24 名馬賽槳手，總共 27 人。一行人於 1657 年 7 月 6 日出發，但因為逆風，次日清晨 7 點才抵達三貂，比預期來得晚。他們在三貂停留一天以等待風向和天氣轉變，8 日早上再度出發，繞過如同野柳魔鬼岬的三貂角後，於下午 4 點左右抵達噶瑪蘭地區，並駛入被稱為 Ramma 的河流。助理 Jacob Balbiaen 在噶瑪蘭當地進行交易，並且接見各村社的頭人，在商務和統治上都獲得相當的成果。助理 Jacob Balbiaen 也在 12 日拜訪了哆囉美遠社，發現該社的生業以製鹽和經商為主，所處的位置也適合荷蘭方面派人駐守，進行原荷雙贏的貿易。<sup>30</sup>

<sup>26</sup> "Missive Merchant Pieter Boons to President Frederick Coyett. Quelang, 27 June 1657," *The Formosan Encounter*, IV: 273-274.

<sup>27</sup> 江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌（第二冊）：1641-1648》（臺南：臺南市政府，2002），頁 275。

<sup>28</sup> 翁佳音，《大臺北古地圖考釋》，頁 245。

<sup>29</sup> "Missive Merchant Pieter Boons to President Frederick Coyett. Quelang, 4 June 1657," *The Formosan Encounter*, IV: 256, 258.

<sup>30</sup> "Balbiaen's Journey," *The Formosan Encounter*, IV: 277-282, 291-296.



7 月 15 日，一行人準備離開噶瑪蘭，划向哆囉滿，但遭遇逆風，所以耽擱到 24 日風向轉變才成行。之後他們行經蘇澳灣，25 日在陡峭的懸崖下讓槳手休息，觀察到山上有 Poulecheron 人的倉庫和村社，並在同日抵達哆囉滿。在哆囉滿的貿易主要是馬賽人和哆囉滿人間的以物易物交易。馬賽人帶來舊鐵、甕裝的醃肉和鹽漬小魚。一甕的醃肉或鹽漬小魚可以換到價值 3 里爾的黃金。哆囉滿人對馬賽人並不尊重，還曾經隨手打壞他們盛裝食物的容器，而馬賽人一個氣也不敢吭。荷蘭人在此被稱為 *Chinees*，亦即漢人、唐人，這似乎是哆囉滿人對所有外國人的稱呼。荷方攜來的主要貨物只有一些精緻布料（*bafta*）和兩擔（約 120 公斤）重的鐵樣品。一匹精緻布料值 3 個 8 里爾的黃金，亦即其價值為甕裝醃肉和鹽漬小魚的 8 倍。Jacob Balbiaen 用兩擔鐵換到了 10.5 個 8 里爾的黃金，價值是一匹精緻布料的 3.5 倍，可見其價值非凡。<sup>31</sup> 鐵在臺灣貿易中扮演重要角色，後文還會詳述，此處僅需指出哆囉滿人用鐵製作撬棍來粉碎岩壁尋找金礦，以及用來製作農具。他們每年可以消耗掉 50 擔（約 3,000 公斤）的鐵，但荷蘭人這次只帶來兩擔，僅夠當貨樣而已。<sup>32</sup>

8 月 16 日，馬賽人的獨木舟再度下水，準備返航。返航時他們帶了麻、瓜類、稻米、陶器、鹿皮，甚至還有贈送給雞籠主管的豬隻，總共 50~60 件的貨品。加上 24 名槳手與 3 名乘客，再次證明這是一艘很大的船。最後一行人在南方吹來的微風下於 17 日下午平安返抵雞籠。<sup>33</sup>

這趟成功的旅程，熱蘭遮城方面一開始並不這麼認為。在同年 9 月臺灣長官揆一（Frederick Coyett）給 Pieter Boons 的信中，揆一認為透過馬賽人經營與噶瑪蘭人的關係是不對的，因為馬賽人會中飽私囊，不值得信任，反而會破壞與噶瑪蘭人的關係。揆一也認為此次行動過於躁進，竟然打算一口氣前進到哆囉滿，讓哆囉滿人清楚得知荷蘭人對黃金的渴求，暴露了荷方的弱點。揆一認為應該先與噶瑪蘭的原住民建立真誠的友誼，讓他們願意將交易的對象從 Kimaurij 人轉向

<sup>31</sup> “Missive President Frederick Coyett to Governor-General Joan Maetsuijcker. Tayouan, 19 November 1657,” *The Formosan Encounter*, IV: 370.

<sup>32</sup> “Balbiaen’s Journey,” *The Formosan Encounter*, IV: 283-290, 297-305.

<sup>33</sup> “Balbiaen’s Journey,” *The Formosan Encounter*, IV: 290, 305.

荷蘭人。巴達維亞高層批准在蘇澳灣建立貨棧，便是為了收集這些粗貨。<sup>34</sup> 不過在同年 11 月的信函中，熱蘭遮城方面得到了清楚的報告後，便轉而讚賞助理 Jacob Balbiaen 出使哆囉滿的行動。<sup>35</sup> 同樣地，巴達維亞高層也相當滿意。<sup>36</sup>

研究者對於 Jacob Balbiaen 出使行動所留下的資料，也該感到心滿意足。助理 Jacob Balbiaen 的旅程日誌和出訪原委的史料，為臺灣東北海岸的貿易路線留下了相當重要的紀錄。首先是從雞籠到哆囉滿之間的航路，在順風的情況下兩天即可抵達。航行於這條貿易路線的是馬賽人和噶瑪蘭人的大型獨木舟。雖然史料中經常提到因為逆風而無法出航，但這艘船應該沒有配置風帆，蓋日誌中僅提到槳手（scheppers）和划槳（scheppen），並未提到使用風帆。避免逆風的原因，應該是為了避免頂著風前進，使槳手消耗過多體力。這艘船載運的人員和貨品也相當多，27 人的乘員，應該是現存史料中原住民獨木舟載運過最多的人數。除此之外還有馬賽人和荷蘭人帶去交易的商品，以及帶回雞籠的商品。雖然無法準確估計其數量和材積，但從去程可以攜帶約 120 公斤的鐵貨樣，回程可以帶超過一隻的豬來看，其載貨量顯然不小。

最後需要一提的是鐵的魅力，僅僅是哆囉滿一社每年就可以消費 3,000 公斤的鐵，而且與其生業（採金、農耕）高度相關。這讓人聯想到琉球王國與明帝國往來時，也曾要求明帝國以鐵鍋作為回報。<sup>37</sup> 在沖繩的宮古島，則有將鐵器與豐饒連結在一起的神歌。<sup>38</sup> 哆囉滿人對鐵的渴望，顯示鐵對於他們的生計有重大的影響。不過哆囉滿人似乎已經掌握打造鐵器的技術，因此有求於荷蘭的僅有鐵，而非鐵器；鐵器他們自己會打造。其實在助理 Jacob Balbiaen 此次進行直接貿易之前，荷蘭駐雞籠淡水的商務官也曾以鐵向哆囉滿人購買黃金，這應該是透過馬賽人中介的生意。<sup>39</sup> 由此可見，雙方對彼此的需求其實都很清楚。大約在 1658-

<sup>34</sup> “Missive President Frederick Coyett to Merchant Pieter Boons. Tayouan, 3 September 1657,” *The Formosan Encounter*, IV: 315-316.

<sup>35</sup> “Balbiaen’s Journey,” *The Formosan Encounter*, IV: 373-374.

<sup>36</sup> “Missive Governor-General Joan Maetsuijcker to Governor Frederick Coyett and the Formosa Council. Batavia, 13 May 1658,” *The Formosan Encounter*, IV: 398.

<sup>37</sup> 朱德蘭主編，《琉球沖繩的光和影：海域亞洲的視野》（臺北：五南圖書出版股份有限公司，2018），頁 36。

<sup>38</sup> 稻村賢敷，《琉球諸島における倭寇史跡の研究》（東京：吉川弘文館，1957），頁 83-85。

<sup>39</sup> 1654 年 11 月 15 日條。江樹生譯註，《熱蘭遮城日誌（第三冊）：1648-1655》（臺南：臺南市政府，2003），頁 435。

1659 年間，荷蘭人已經成功在哆囉滿交易黃金。1659 年巴達維亞總督一般報告中，就有提到在哆囉滿取得 24 兩砂金的成果。<sup>40</sup> 但好景不常，1661 年荷蘭人撤離哆囉美遠，與哆囉滿的貿易可能在此前後也已停止。之後國姓爺來襲，荷蘭人自顧不暇，最後撤離臺灣。在政權交替的權力真空時期，馬賽人應該再度壟斷了臺灣東北海岸的貿易。事後他們也挺得意地述說這件事。

## 四、十七世紀末到十八世紀初的北臺灣貿易

當然，馬賽人應該不會用「壟斷」這麼現代化的抽象詞彙，他們會用更具體的方式來表達自己對北臺灣海岸貿易的控制。《諸羅縣志》引用陳小崖「外記」說：

壬戌間，鄭氏遣偽官陳廷輝，往淡水雞籠采金。老番云：「唐人必有大故」。詰之，曰：「初，日本居臺來取金，紅毛奪之；紅毛來取，鄭氏奪之。今又來取，恐有改姓易王之事」。明年癸亥，我師果入臺灣。<sup>41</sup>

從文脈來看，這位「老番」很可能是居住於雞籠淡水的馬賽人。他的說法帶有因果報應的味道，覬覦黃金意味著侵犯馬賽人壟斷的北部海岸貿易，而前述荷蘭人預計與噶瑪蘭人和哆囉滿人建立直接貿易關係，所得到的報應就是被逐出臺灣。

不過看鄭氏這邊的史料，取金的細節又有所不同。依照江日昇《臺灣外記》所載，獻計取金者為上淡水通事李滄，他如此描述兩條通往黃金產地哆囉滿的路徑：

從上淡水坐番邦小船蚊甲（蚊甲，番小船名）向東而行，行至方浪、石灣，轉北而南，遡溪直進，此水路也，可取金沙。陸路當從卑南覓社而入，內有強梁土番攔阻，須整師列隊，護而前行方可。<sup>42</sup>

---

<sup>40</sup> Willem Philippus Coolhaas and Nederlandsche Oost-Indische Compagnie, *Generale Missiven van Gouverneurs-Generaal en Raden aan Heren XVII der Verenigde Oostindische Compagnie, Deel III: 1655-1674* ('s-Gravenhage: M. Nijhoff, 1968), p. 279. 此段史料之節譯，可參見程紹剛譯註，《荷蘭人在福爾摩莎》（臺北：聯經出版事業股份有限公司，2000），頁 515。

<sup>41</sup> 周鍾瑄，《諸羅縣志》，頁 300。

<sup>42</sup> 江日昇，《臺灣外記》（文叢第 60 種，1960），頁 408。

李滄建議的水路與細節雖然有點不知所云，因為整段路線實際經過的是海洋而非溯溪，但仍可推測與 1657 年助理 Jacob Balbiaen 走的路線相同。不過鄭氏決定採用陸路，這是荷蘭人在 1640 年代曾經走過的路線。但最後即使用殘酷的屠殺，仍然沒有問到黃金的所在。

這兩段史料合在一起看，顯示不論是控制北部海路的馬賽人或是控制花東縱谷的原住民，在鄭氏統治西部臺灣時，都保持了對自己勢力範圍的掌控。漢人雖然可以得到一些訊息，但還無力滲透原住民的貿易壟斷。正如揆一所說的，要讓原住民願意與外來勢力做生意，需要花上一段時間才能獲取真誠的友誼。

但真誠的友誼尚未建立，殘酷的暴行卻再度到來。法國傳教士馮秉正曾經記錄下一則北臺灣進入清朝統治之後不久發生的故事。當時有一批漢人駕駛自己的船隻前往東部探金。他們顯然沒有馬賽人的協助，所以語言不通，無法達成目的，但他們仍然在原住民的住家裡發現了金條，亟欲占為己有。他們策畫臨行前邀宴原住民，結果卻將他們灌醉後全部殺害，然後帶走發現的金條。此一殘忍的暴行激發原住民屠殺北部漢人作為報復，自然也破壞了原漢雙方的關係。<sup>43</sup>

不過事過境遷之後，史料上逐漸出現一些漢人成功進入原住民領域的紀錄。最有名的紀錄是郁永河在《裨海紀遊》所記，大雞籠通事賴科前往東部招撫原住民的行動：

客冬〔按：1696 年〕有趨利賴科者，欲通山東土番，與七人為侶，晝伏夜行，從野番中，越度萬山，竟達東面……又以小舟從極南沙馬磯海道送之歸。<sup>44</sup>

藍鼎元在《東征集·紀臺灣山後崇爻八社》也有一段記載：

康熙三十二年，有陳文、林侃等商船，遭風飄至其處，住居經年，略知番語，始能悉其港道。於是大雞籠通事賴科、潘冬等前往招撫，遂皆嚮化，附阿里山輸餉（八社與阿里山社合輸餉銀一百五十五兩二錢三分二厘）。

<sup>43</sup> 杜赫德 (Jean-Baptiste Du Halde) 編，鄭德弟、呂一民、沈堅譯，《耶穌會士中國書簡集：中國回憶錄（第二卷）》（鄭州：大象出版社，2001），頁 164-165。

<sup>44</sup> 郁永河，《裨海紀遊》，頁 33。

每歲賸社之人，用小舟裝載布、烟、鹽、糖、鍋釜、農具，往與貿易。番以鹿脯筋皮市之。皆以物交物，不用銀錢。一年止一往返云。<sup>45</sup>

吳佳芸認為賴科的行動有馬賽人合作，並認為藍鼎元提到的潘冬很可能就是馬賽人。<sup>46</sup> 但筆者持相反的意見，認為馬賽人對賴科這位大雞籠通事仍有戒心，不願意協助仲介。因為馬賽人如果願意仲介，應該會運用獨木舟在貿易季節將賴科一行人載往臺灣東部，賴科也就不需要用避人耳目的方法，選在非貿易季節前往。因此，在沒有馬賽人的合作下，賴科只好率領自己人暗中行動，穿越中央山脈抵達花東縱谷，並成功招撫所謂的「崇爻八社」。返程也沒有借助馬賽人之力，而是繞過臺灣南端的沙馬磯頭返回西部。在這之後，崇爻八社的生意也不是由臺灣北部的商人經營。這段貿易路線由安平出發後，經由臺灣南端沙馬磯頭，轉往臺灣東部貿易，一年只有一往返。漢人帶去的貿易貨品是布、烟、鹽、糖、鍋釜、農具，原住民用以交易的則是鹿脯、鹿筋、鹿皮。這些都是從十七世紀有歷史文獻以來，外來殖民者所提供，用以交易的貨品。

大雞籠通事賴科沒有取得馬賽人的合作前往臺灣東部，但別的漢人勢力可能有辦法。郁永河的經驗告訴我們臺灣北部的通事也不是一個齊心一致的群體，各有各的盤算。<sup>47</sup> 在《諸羅縣志》中已經有紀錄顯示，有一部分敢於冒險的漢人通事開始進入噶瑪蘭地區：

各社於夏、秋時，划蟒甲，載土產（如鹿脯、通草、水籐之類），順流出近社之旁，與漢人互市。漢人亦用蟒甲載貨以入，灘流迅急，蟒甲多覆溺破碎；雖利可倍蓰，必通事熟於地理、稍通其語者，乃敢孤注一擲。<sup>48</sup>

《諸羅縣志》描述的是 1710 年代的狀況。黃叔璥《臺海使槎錄》記錄的一則時事，則顯示 1720 年代時，在噶瑪蘭地區進行貿易漢人已經是當地原住民熟悉的人物：

<sup>45</sup> 藍鼎元，《東征集》（文叢第 12 種，1958；1722 年原刊），頁 90-91。

<sup>46</sup> 吳佳芸，《從 Basay 到金雞紹：臺灣原住民社群關係之性質與變遷》（臺北：國史館，2011），頁 189。

<sup>47</sup> 郁永河將那些不與他合作的通事稱為「社棍」，百般阻撓他的採硫工作。郁永河，《裨海紀遊》，頁 37。

<sup>48</sup> 周鍾瑄，《諸羅縣志》，頁 173。

康熙壬寅〔按：1722年〕，五月十六至十八三日大風，漳州把總朱文炳帶卒更戍，船在鹿耳門外為風飄至南路山後；歷三晝夜至蛤仔難，船破登岸。番疑為寇，將殺之；社有何姓者，素與番交易，力為諭止。……文炳臨行，犒以銀錢，不受；與以藍布舊衣，欣喜過望，兼具蟒甲以送。蟒甲，獨木挖空，兩邊翼以木板，用藤縛之；無油灰可銕，水易流入，番以杓不時挹之。行一日至山朝，次日至大雞籠，又一日至金包裹。<sup>49</sup>

這段紀錄所描述的航路和航海技術，甚至連原住民喜歡的貿易商品，都可說仍然延續1657年助理Jacob Balbiaen訪問噶瑪蘭和哆囉滿的路線和貿易。但我們必須注意的是這段紀錄中出現了一位何姓漢人，而且顯然已經在當地與原住民貿易過一段時間了。這表示賴科在沒有馬賽人的合作，以自己人馬招撫崇爻八社十幾年後，漢人終於滲透進馬賽人的勢力範圍內。

## 五、何姓商人的來歷

出現在噶瑪蘭的何姓商人值得我們進一步討論。其實在北臺灣的早期歷史中，可以看到好幾位何姓人士擔任通事等與原住民往來的重要角色。戰後編纂的《廬江何氏族譜》有一段〈詔安菜園埔何氏源流紀略〉，與臺灣有關的內容節錄如下（句讀為筆者所加）：

厥後支派繁衍，科用仕官歷歷在譜，較著彰明，不問世亂，又值遷移，不知自幾傳。而后我祖輝澤公始移住臺灣滬尾（淡水），而遂家焉。嗣生子有三，長曰長，次興，三曰祖。長字遠之，娶龔氏，清之國學生也。有子三人，曰繪，曰色，曰禎。繪字素夫，娶沈氏，清保舉運〔按：應為「軍」〕功五品銜。有子四，曰孔，曰塘，曰度，曰弼。孔字亦昭，諱占鰲，娶吳氏，清之歲貢生也。塘字武亭，諱占稱，娶沈氏、鐘氏，清之國學生而欽賜武舉人也。度字爾風，【諱】占春，娶□〔按：原文闕字〕氏。石安北青

<sup>49</sup> 黃叔瓚，《臺海使槎錄》（文叢第4種，1957；1736年原刊），頁140。

林山舍利院。大宗祖厝住漳州府白石保平和縣正堂坑仔尾。<sup>50</sup>

這段世系記載的長房一系都是史料上可考人物。何輝澤是通事，1745 年曾經招攬漢人何及展砍伐大佳臘堡內埔樹林（地區約相當於今天國立臺灣大學校本部）。<sup>51</sup> 第二代何長（興？）確實是監生，1763 年曾經以「何長興」名義捐修淡水廳署。<sup>52</sup> 「何長興」同時也是經營淡水三芝農田，以及開墾噶瑪蘭平原的墾號。第三代何繪在 1801 年與吳光裔赴臺灣道請墾噶瑪蘭。<sup>53</sup> 1805 年的〈芝山合約碑記〉上也有何繪的名字，頭銜是「首事」。<sup>54</sup> 墾號何長興的控制權，到了第四代似乎改為次子何占梅代表，<sup>55</sup> 他活躍於 1820 年代至 1830 年代初，在今天的淡水三芝一帶留下數張契字。此外，雖然這個家族似乎出身詔安縣，但認同的祖籍則是漳州府平和縣。<sup>56</sup>

不過這段世系記載對於何輝澤定居淡水之前的家族歷史卻模糊帶過，除了可能是年代久遠無可稽考以外，也可能是有難言之隱，不得不模糊處理。其中最不應該在清代被記憶下來的家族歷史，當然就是與鄭氏政權相關的事了。

為了重建這段被遺忘的歷史，我們必須將焦點轉到關渡的三將軍廟。現在的三將軍廟是關渡宮的一部分，但這是 1963 年政府拓寬關渡隘口，三將軍廟被迫遷移的結果。1919 年編纂的《臺北廳誌》根據 1910 年代的社寺調查，記載三將軍廟建立於 1715 年，比關渡宮的 1712 年晚了三年。當時三將軍廟奉祀鄭氏部將劉國軒、何賓、石將軍三人，例祭為舊曆 4 月 17 日。<sup>57</sup>

<sup>50</sup> 何兆欽，《廬江何氏族譜》（臺北：何氏宗親會族譜編輯部，1981），頁「系說 15」。

<sup>51</sup> 〈招佃批賃〉，《臺灣總督府檔案》，檔名：cca100003-od-ta\_04241\_000200-0001-u.xml，收於國立臺灣大學數位人文研究中心「臺灣歷史數位圖書館（THDL）」資料庫，下載日期：2020 年 12 月 29 日，網址：<http://thdl.ntu.edu.tw/>。

<sup>52</sup> 陳培桂，《淡水廳志》（文叢第 172 種，1963；1871 年原刊），頁 51。

<sup>53</sup> 柯培元，《噶瑪蘭志略》（文叢第 92 種，1961），頁 10。

<sup>54</sup> 邱秀堂編，《臺灣北部碑文集》（臺北：臺北市文獻委員會，1986），頁 99。

<sup>55</sup> 前引文的「占稱」很可能是「占梅」之誤。蓋長子「占鰲」、三子「占春」皆是「占」字加上表示一個排行於首的字，次子名字的典故應該來自「梅蘭竹菊」，故校正為「占梅」。

<sup>56</sup> 依據現存古契字，何長興到第五代何仰三，又名天喜，因為要返回中國掌管家業，故於 1858 年將臺灣的產業賣給淡水仕紳翁種玉掌管。

<sup>57</sup> 臺北廳編，《臺北廳誌》（臺北：成文出版社，1985），頁 678。現在關渡宮內的三將軍廟改祀鄭太子、甘將軍、萬將軍，恐怕是受到臺南延平郡王祠的影響，將祭祀對象「標準化」了。又《臺北廳誌》將關渡宮的建廟年代誤為 1717 年，此處根據《諸羅縣志》所載的 1712 年（康熙 51 年）修改。參見周鍾瑄，《諸羅縣志》，頁 286。

三將軍廟主祀的神明到底是誰，歷來眾說紛紜。《臺北廳誌》說是劉國軒、何賓、石將軍，《臺灣通史》說是劉國軒、何祐、李茂。但其實主祀神明是誰並不是最重要的議題，真正重要的是每年例祭的4月17日。《臺灣外記》提及在清軍攻臺前夕，4月17日這天在澎湖：

一魚長二丈餘，四足，身上鱗甲金色，邊有火焰奪目，從海登陸。兵民見而異之。國軒率諸鎮暨澎湖安撫司陳謨等，各燒獻冥寶紙錢，金鼓送之下水。<sup>58</sup>

對於這條怪魚，《臺灣外記》引用黃蘗寺隱元禪師的說法，暗示是鄭成功的化身。也就是說，例祭在4月17日的三將軍廟，其實是暗中懷念鄭氏政權的廟，訴諸信仰以掩蓋難言之隱。至於表面上三將軍廟所祭祀的神明中，在早期的調查中至少有劉姓和何姓兩位將軍是重複的。這兩個人可以連結到鎮守澎湖，於4月17日主祭鄭成功化身之魚的劉國軒，以及鄭氏政權末期受命防守雞籠淡水的何祐。這兩人雖然都降清，何祐甚至揚威於西伯利亞，但其部分親族則很有可能留在北臺灣，或是離開不久後又回來，繼續經營辛苦開拓的事業。這兩位將軍之中的何祐出身平和縣，則與前述詔安菜園埔何氏所認同的祖籍相同，進一步加深兩者有關的可能性。<sup>59</sup>

其實在活躍於1740年代的何輝澤之前，1730年代還有一個名叫「何恩」的通事在今天淡水、三芝一帶活動。何恩曾經在1735年當中介人，仲介小圭籠社將土地賣給王啟林、廖楊世兩位漢人掌管。<sup>60</sup> 他也在1737年買下林藝位於北港

---

<sup>58</sup> 江日昇，《臺灣外記》，頁405。

<sup>59</sup> 1971年至1972年間文崇一所率領的團隊在關渡進行田野調查時，記錄到祭祀三將軍廟的三將軍角是一群陳姓人家的角頭，例祭仍然是舊曆四月十七日，廟拆掉後改和媽祖生一起拜，舊曆四月十七日雖然仍有祭祀，但已經沒有過去熱鬧。參見文崇一、許嘉明、瞿海源、黃順二，《西河的社會變遷》（臺北：中央研究院民族學研究所，1975），頁166-167。但需要注意的是，二十世紀的情況反映的是數百年來變遷後的結果，畢竟連祭拜的對象都已經與二十世紀初的調查有異。我們應該要從例祭日和祭祀對象等蛛絲馬跡推測三百多年前的可能狀況，而非假設二十世紀的調查結果即可簡單地反映過去。

<sup>60</sup> 〈雍正十三年八月立賣契人土官猫勞眉等〉，檔名：ntul-od-bk\_isbn9789570000041\_0009500096.txt，收於國立臺灣大學數位人文研究中心「臺灣歷史數位圖書館（THDL）」資料庫，下載日期：2020年12月29日，網址：<http://thdl.ntu.edu.tw/>。



塘西北勢的土地，<sup>61</sup> 其後又在 1740 年買下廖楊世的土地。<sup>62</sup> 後者因為居住於中國，無法渡海掌管土地。這張 1740 年的契字上寫的買主是「何宅」，指的很有可能就是何恩成立的墾號。<sup>63</sup> 何恩先前有擔任中介人的經驗，將買主視為何恩應該是合理的選項。<sup>64</sup>

雖然沒有史料可以證明何恩與之後的何輝澤有親屬關係，抑或是同一人物，<sup>65</sup> 但從以上討論，至少可以確認有一群何姓的通事、商人在原本馬賽人的商業地盤內活動，並且逐漸成為重要的角色。但這就需要追問，如果他們一直待在臺灣，那他們的商業資本又從何而來？筆者認為關鍵就在 1720 年前後建立的「社船」制度。

## 六、社船的成立與發展

關於淡水社船，尹章義曾經在臺灣北部拓墾初期的研究中，將此一制度與通事連結在一起，認為在社船制度正式成立之前，淡水社通事、夥長等人已經用社船經營賸社貿易，之後逐漸發展成船隊，除了賸社貿易，也用來經營臺灣與中國的兩岸貿易，是八里坌正式開港之前，往來淡水的唯一合法船隊。尹章義也認為淡水社船的成立和知名的大雞籠通事賴科有關，是賴科招撫崇爻八社之後所獲得的成果。<sup>66</sup>

不過筆者對於尹章義引用的《東征集·紀臺灣山後崇爻八社》有不同的解讀。藍鼎元在該文描述崇爻八社後，接下來說（旁點為筆者所加）：

<sup>61</sup> 〈乾隆二年一月立賣契林藝〉，檔名：ntul-od-bk\_isbn9789570000041\_0009600097.txt，收於國立臺灣大學數位人文研究中心「臺灣歷史數位圖書館（THDL）」資料庫，下載日期：2020 年 12 月 29 日，網址：<http://thdl.ntu.edu.tw/>。

<sup>62</sup> 〈乾隆五年十一月立賣契廖楊世〉，檔名：ntul-od-bk\_isbn9789570000041\_0009700098.txt，收於國立臺灣大學數位人文研究中心「臺灣歷史數位圖書館（THDL）」資料庫，下載日期：2020 年 12 月 29 日，網址：<http://thdl.ntu.edu.tw/>。以上有關何恩的三份契字皆出自平山勳，《臺灣社會經濟史全集（第六分冊）》（臺北：臺灣經濟史學會，1934），頁 95-98。原件已佚，僅有平山勳的排印本可以參考。

<sup>63</sup> 感謝學友鄭瑩憶教授指出「宅」作為墾號代稱的意義。

<sup>64</sup> 溫振華將 1740 年契字的何宅等同於墾號何長興。參見溫振華，〈清代臺灣淡北地區的拓墾〉，《臺灣風物》（臺北）55:3（2005 年 9 月），頁 27。但如果墾號何長興是依照何輝澤的子嗣命名，則何恩代表的墾號就應該不叫何長興。

<sup>65</sup> 推論為同一人物的根據是「澤」與「恩」義近，「恩」可能是名諱，「輝澤」則是字號。但因為沒有史料支持，這只能算是個有根據的猜測（educated guess）而已。

<sup>66</sup> 尹章義，《臺灣開發史研究》（臺北：聯經出版事業股份有限公司，1989），頁 225、231。

東北山外，悉皆大海，又當從水道沿山，歷哆囉猴猴，始到蛤仔難（蛤仔難三十六社，與三朝山雞籠相近），水道二十一更；南路船無有過者，惟淡水社船由大雞籠三朝而至云。<sup>67</sup>

這段話表示前往崇爻八社貿易的南路船沒有到哆囉滿、噶瑪蘭，只有淡水社船繞經東北角前往貿易。而且正如前文所述，賴科的行動沒有和馬賽人合作，也沒有侵犯馬賽人控制的噶瑪蘭、哆囉滿貿易路線，而是自己帶人暗中行動，之後建立的貿易路線也選擇繞經臺灣南端，避免與馬賽人競爭。再者，社船的成立離賴科招撫崇爻八社已有相當歲月。雖然史料對社船的成立時間沒有確實的紀錄，但仍可推算其成立約在 1710 年代末期。其主要證據，在於 1717 年成立的《諸羅縣志》並沒有任何關於社船的記載，但 1721 年因朱一貴事變訪臺的藍鼎元便有提及社船，可見社船制度應該是在 1717-1721 年間成立。

至於社船的發展，要到 1747 年的《重修臺灣府志》才有比較詳細的記載：

淡水舊設社船四隻，向例由淡水莊民僉舉殷實之人詳明取結，赴內地漳、泉造船給照；在廈販買布帛、烟茶、器具等貨來淡發賣，即在淡買糴米粟回棹，接濟漳、泉民食。雍正元年，增設社船六隻。乾隆八年，定社船十隻外，不得再有增添。每年自九月至十二月止，許其來淡一次；回棹，聽其帶米出口。其餘月分，止令赴鹿耳門貿易。九年，定臺道軍工所辦大料，由社船配運赴廈，再配商船來臺交廠。自九月至十二月止，不限次數，聽其往淡。<sup>68</sup>

這段關於社船的描述中，淡水莊民可以理解為在北臺灣開墾的漢人，殷實之人則可以理解成北臺灣作為漢人與原住民中介，並獲取重要社會與經濟地位的通事。他們向官府具結後到漳州和泉州造船，取得執照，將船隻納入官方管理後，便購買臺灣北部需要的日用品來臺灣販賣，再把臺灣北部出產的稻米運到閩南，供給當地的消費。從淡水莊民的存在和臺灣北部產米供漳泉消費來看，社船的成立必然是在臺灣北部的農業有相當程度發展後的事。

<sup>67</sup> 藍鼎元，《東征集》，頁 91。

<sup>68</sup> 范咸，《重修臺灣府志》（文叢第 105 種，1961；1747 年原刊），頁 90。

不過社船營運兩岸航線的時間在每年的 9-12 月，以運送稻米的時間點來看，秋季以後才出發確實是合理的時間點。但剩下的八個月，難道船就放著不用嗎？當然不是。藍鼎元在《東征集》已經提及淡水社船會從大雞籠和三貂去噶瑪蘭和哆囉滿貿易。這個貿易的狀況，1741 年的《重修福建臺灣府志》又有更詳細的描寫（旁點為筆者所加）：

蛤仔爛社並附多羅滿社原徵餉銀三十兩，該社係淡水通事於四、五月間南風盛發率各社番賣置貨物，舟載往社內貿易。<sup>69</sup>

從荷蘭統治時代有文獻記載起，夏天就是雞籠、噶瑪蘭、哆囉滿這條路線的貿易季節。淡水社船於冬天前往中國貿易，帶回各種商品，並在夏天帶著這些商品前往臺灣東部貿易。而且這段紀錄也指出，社船上的人員不只是漢人，還有原住民涉入其中，顯示馬賽人對臺灣東北部貿易路線的壟斷，在 1720 年代終於被漢人滲透，開始與擁有更高效率交通工具的漢人合作，以漢人的篷船（中式帆船）航行於他們從史前時代就開始經營的貿易路線。

不過社船畢竟是受清朝官方管理的船隻。在 1710 年代末期成立的社船，原本有 4 艘，到了 1723 年增加到 6 艘。此後到 1743 年前，二十年間可能還有添增。但 1743 年政策更改，限定社船數量為 10 艘，並且將所屬基地從淡水移至廈門。官方顯然對社船的運作模式不夠了解，才會做出這樣的決策。要是如官方所規定，以廈門為基地，一年只能去淡水一次，不啻是要社船完全放棄夏天進行的噶瑪蘭和哆囉滿貿易。再者，如果社船的營運需要原住民的合作，就不可能將社船的基地移出臺灣。

清政府是否意識到 1743 年政策更改的問題？從史料來看是有的。前引《重修臺灣府志》指出 1744 年就為社船加入了運送軍工木材的任務，也核准增加前往淡水貿易的次數。這段紀錄並沒有說社船的基地是否又移回淡水，但從 1752 年閩浙總督喀爾吉善和福建水師提督李有用聯名的奏摺中提到「北路額設社船十隻」，<sup>70</sup> 可知社船設置的地區又移回了淡水，回復 1743 年以前的狀況。畢竟如果社船會去鹿耳門貿易，那又何必將軍工木料透過廈門轉運？因此，1744 年以後，

<sup>69</sup> 劉良璧，《重修福建臺灣府志》（文叢第 74 種，1961；1741 年原刊），頁 203。

<sup>70</sup> 國立故宮博物院編，《宮中檔乾隆朝奏摺（第 4 輯）》（臺北：該院，1982），頁 442-444。

淡水社船在夏天應該還是依循過去的貿易節奏，冬天帶著臺灣北部出產的稻米和軍工木料前往廈門貿易，帶回臺灣北部所需的消費品，再於夏天帶著這些商品前往臺灣東部的噶瑪蘭、哆囉滿貿易。

## 七、社船貿易的貨物與影響

社船貿易的貨物，從臺灣輸出的有稻米和軍工木料，輸入臺灣的則有布帛、烟茶、器具。輸出品之品項與臺灣北部的開墾息息相關，但其實輸入品與開發和貿易亦有相當關係，其中沒有詳細寫出，但必然輸入品之列的，必定就是鐵器。在 1657 年助理 Jacob Balbiaen 的旅程中，荷蘭人除了自己帶了鐵的貨樣給哆囉滿，亦記錄到馬賽人也有帶舊鐵前往交易，可見鐵器在貿易中的重要性。

我們先看輸出品大宗的稻米。社船一開始就是為了輸出北臺灣產米而設置的。這也意味著，臺灣北部的稻米生產必須到達一定的規模，才会有設置社船的需求。至於北臺灣的開墾，現存最早的文獻是 1709 年的〈大加臘墾荒告示〉，尹章義也發掘出「張廣福文件」，並以此為史料論述興直、海山一帶（臺北盆地淡水河以西地區）早期漢人的開墾狀況。<sup>71</sup> 除了民間爭相請墾北臺灣，尹章義也指出清初名宦陳璘擔任臺廈道和福建巡撫的 1710-1718 年間，增強了臺灣北部的軍力守備，促進了漢人的拓墾趨勢。<sup>72</sup> 正是在這樣的背景下，社船於 1710 年代末期成立，作為北臺灣稻米輸出的管道，其數量也隨著稻米產量的增加，到 1743 年時已有 10 艘。依照 1754 年停止社船時的資料，10 艘社船載運到廈門販賣的稻米，每年已有數萬石之多。<sup>73</sup>

另一項由社船輸出的貨品是軍工木材，具體來說就是淡水所產，用來建造軍艦所需的樟木和赤皮木。<sup>74</sup> 隸屬於臺灣道的軍工戰船廠（軍工道廠）於 1725 年設置於臺灣府城，負責建造臺灣水師營使用的戰船。<sup>75</sup> 軍工道廠所需要的木材，

<sup>71</sup> 尹章義，《臺灣開發史研究》，頁 62-115。

<sup>72</sup> 尹章義，《臺灣開發史研究》，頁 50、58。

<sup>73</sup> 乾隆 19 年 11 月丁酉（22 日）諭軍機大臣等。見清代實錄館纂修，《清實錄：高宗純皇帝實錄（六）（總第十四冊）》（北京：中華書局，1986），頁 1163。

<sup>74</sup> 周凱，《廈門志》（文叢第 95 種，1961；1839 年原刊），頁 162。

<sup>75</sup> 李其霖，〈清代臺灣軍工戰船廠的興建〉，《淡江史學》（臺北）14（2003 年 12 月），頁 196。

除了從福建運來，亦有採自臺灣本地的森林。<sup>76</sup> 臺灣北部的森林，在 1744 年以後也進入清政府的視野，並將運送軍工木材的任務交到了社船身上。

值得注意的是，就在社船負擔運送軍工木材的次年（1745 年），通事何輝澤仲介了一筆在大佳臘南勢內埔仔的伐木開墾生意。<sup>77</sup> 租賃這片樹林的漢人名叫何及展，或許是何輝澤的族人。租賃土地的西側以「軍工寮」為界址，可見這片森林出產軍工木材。這一片森林應該從內埔仔延伸到臺北市六張犁的山區，並在六張犁的分水嶺地區留下「軍功坑」的地名。<sup>78</sup> 由此可推測，何輝澤仲介的這筆生意，本身可能就和社船於 1744 年後新增的任務有關。附帶一提，雖然 1748 年何及展就因為界址爭控，而將承贖的區域賣給早在 1739 年就已經向奇母子社承贖的林冉，但最後何姓人士應該仍在這附近定居下來，並形成「何厝」這個小地名。《臺灣堡圖》誤將此地名標為「護厝（ホーツー）」，此處依照古契字校正。詳細地點約在臺北捷運六張犁站，古代六張犁庄的入口附近。

再來看社船輸入臺灣的貨品，布帛、烟茶，他們不只是漢人的生活必需品，也還是十七世紀有史以來外來商人與原住民交易時常見的貨品。此外，史料上雖然只用「器具」兩字概括布帛和烟茶的其它商品，但這裡面最重要的必然是鐵製的各種農具。但鐵器因為可以轉作為兵器，在清代臺灣一直是被管制的商品。依照 1706 年制定的規章，各戶依照規模分為大、中、小三等，每等戶每年每季有從中國採購鐵鍋、農具、煎糖大鏞的配額。這個規定到十九世紀中葉都沒有改過，但相關官員也屢有放寬鐵禁的建議。陳瓊擔任臺廈道時就曾有過放寬鐵禁的提案，最重要的理由就是民用不可缺鐵器，但在管制之下，臺灣鐵器價格數倍於中國，故提案放寬鐵禁，提高供給，以降低鐵器價格。<sup>79</sup> 張嗣昌擔任臺灣道時，也提案回收臺灣的廢鐵，並將鐵店集中於府、縣、廳治管理，一方面便利鐵器的流

<sup>76</sup> 南部森林砍伐作為軍工木材，參考吳素萍，〈屏東縣新埤鄉糞箕湖軍工寮廠之設置與聚落之發展〉，《臺灣文獻》（南投）59: 2（2008 年 6 月），頁 183-219。

<sup>77</sup> 內埔仔後來劃分為頂內埔庄和下內埔庄，其附近亦有「林口」和「林尾」這組成對的地名，可從地名推知這片林地約相當於今天的國立臺灣大學校本部所在。關於這片土地周邊從十七世紀到二十世紀的歷史，可參考 Hung-yi Chien, "Tōa-Oan (The Big Pool) 1653-1983: A History of Water, Forests, and Agriculture in Northern Taiwan," *East Asian History* (Canberra) 43 (Nov. 2019), pp. 75-88.

<sup>78</sup> 「軍功」為「軍工」常見的訛字。

<sup>79</sup> 臺灣銀行經濟研究室編，《陳清端公文選》（文叢第 116 種，1961），頁 14。

通，一方面加強管制。<sup>80</sup> 但管制商品必然會提高價格，甚至也成為官員牟利的手段。1730年代擔任彰化知縣的劉靖就曾經提到油和鐵兩項商品，「臺灣行鋪以此為奇貨」，甚至連官員都藉由採買軍工原料之便，購買超過造船所需的分量，除了造船之用，還分發給舖戶代賣，官商都因此而獲利。<sup>81</sup> 結果，在需求量大、奇貨可居、官商勾結之下，輸入臺灣的鐵器越來越多。從十八世紀中葉閩浙總督喀爾吉善討論福州將軍馬爾拜所提是否加強鐵禁的史料來看，此時臺灣每年輸入的鐵器，「大小原不下三、五萬件，鐵斤約計有數十萬斤」，數量龐大，政府已經無法精準掌控。<sup>82</sup>

超出政府掌控的就是其恐懼的地方。從張嗣昌、馬爾拜對於管制鐵器的議論來看，清朝官員最擔心的就是將鐵器賣給原住民製作武器。但鐵除了可以製造傷人的武器，也可以製造打獵和農耕等經濟活動不可或缺的工具。我們可以回想1657年助理 Jacob Balbiaen 的哆囉滿之旅，除了自己帶了鐵的樣本，馬賽人也帶了舊鐵前去販賣。哆囉滿的頭人還向荷蘭人表示，他們一年可以消費約 3,000 公斤的鐵，用在開採金礦和農耕上。可見鐵器對於經濟活動的重要性，自然也無法防止鐵器流向有高度需求的地方。每年社船從中國進口的「器具」，應該就有相當數量是請領執照向中國購買的鐵器。這些器具除了自用，還可以賣給原住民。我們雖然沒有社船去臺灣東部販賣物品的明細，但從南路船前往崇爻八社貿易的貨品有「鍋釜、農具」，想必社船帶去噶瑪蘭、哆囉滿的商品也包含這些與生業息息相關的鐵器。此時在臺灣東部進行的交易是超出清政府的管制之外的，從《重修臺灣府志》對於社船的描述來看，政府對於夏季社船前往臺灣東部貿易的情況並沒有足夠的掌握，因此才會在 1743 年做出將社船的基地移往廈門，這種現實上窒礙難行的決策。

<sup>80</sup> 張嗣昌撰、李祖基標點校注，《巡臺錄》（香港：香港人民出版社，2005），頁 22-24。

<sup>81</sup> 劉靖，《全臺文 1：片刻餘閑集》（臺中：文叢閣圖書有限公司，2006），頁 167。劉靖在《彰化縣志》中作「劉靖」，1737 年任彰化知縣。周璽，《彰化縣志》（文叢第 156 種，1962；1836 年原刊），頁 76。

<sup>82</sup> 陈云林總主編，中国第一历史档案馆、海峡两岸出版交流中心編，《明清宮藏台湾档案汇编（第 30 册）》（北京：九州出版社，2009），頁 354-360。

## 八、社船的終結與貿易的延續

淡水社船雖然度過了 1743-1744 年幾近朝令夕改的政策地震，但社船貿易只持續到 1754 年。這年年底，乾隆皇帝得知臺灣當年度風災，導致米價甚貴，向群臣尋求解決方案。閩浙總督喀爾吉善提出了幾個解決方法，要旨都是減少臺灣運往中國的稻米，增加臺灣本地的儲備。其中的一個方法，就是停止淡水社船前往漳泉貿易。<sup>83</sup> 社船在這次停止之後，應該再也沒有恢復過去的規模。臺灣北部對中國的航運，要到 1788 年林爽文事變後才再開，並規定八里坌對渡五虎門。<sup>84</sup> 到了 1809 年，又有淡水鄉耆請求依照舊例設置社船。此時福建布政司引用的舊例卻類似 1743 年的規定，要求 9-12 月從廈門出口，1-8 月只准赴鹿耳門貿易。現存史料只顯示福建布政司和廈防同知都贊成依照舊例重設社船，但確實的決定卻要交由臺灣道和臺灣府討論。<sup>85</sup> 沒有史料說明臺灣道和臺灣府最後對這件事的決定為何。但是次年（1810 年）閩浙總督方維甸上奏獲准讓廈門、蚶江、五虎門船隻通行臺灣的鹿耳門、鹿港、八里坌三口，原本希望重新設立社船來解決的問題因開放三口自由渡航而解決，<sup>86</sup> 自然也沒有必要設置社船。此後史料上再也沒有見到社船的名字，可知臺灣應該在 1754 年中止社船運行後，再也沒有設置過社船。因此我們可以認為，1754 年就是社船制度的終結。此時，經營社船的通事已經轉型為墾戶。以本文多次提及的墾戶何長興為例，現存與該墾戶有關的最早契字來自 1746 年，墾號何長興承包下鷄柔山社所有的零碎田地，用來招墾，並約定每年交付 100 石租穀作為丁餉。前文提過，廖楊世的土地已於 1740 年賣給何恩。如果何恩和掌管墾戶何長興的家族有繼承關係（很有可能有），到 1746 年時，墾戶何長興名下就已經在今天的三芝、淡水一帶掌管相當數量的土地。這時何長

<sup>83</sup> 乾隆 19 年 11 月丁酉（22 日）諭軍機大臣等。見清代實錄館纂修，《清實錄：高宗純皇帝實錄（六）（總第十四冊）》，頁 1163。

<sup>84</sup> 十九世紀中葉編輯的《廈門志》記載八里坌對渡五虎門，斜渡蚶江。參見周凱，《廈門志》，頁 186。但十八世紀末葉的史料僅見八里坌對渡五虎門的記載。《福建省例》亦只有提及八里坌對渡五虎門，參見臺灣銀行經濟研究室編，《福建省例》（文叢第 199 種，1964），頁 709-713。

<sup>85</sup> 陳支平主編，《臺灣文獻匯刊·第五輯（臺灣輿地資料專輯）：第 10 冊》（廈門：廈門大學出版社；北京：九州出版社，2004），頁 179-201。

<sup>86</sup> 嘉慶 15 年 5 月辛巳（28 日）諭內閣。見清代實錄館纂修，《清實錄：仁宗睿皇帝實錄（四）（總第三一冊）》（北京：中華書局，1986），頁 85。

興的領導人是通事何輝澤，前文也有提到，他仲介了 1745 年大佳臘南勢內埔仔的伐木生意，與社船在 1744 年新增的任務有關。由此可見他也涉入的社船貿易。我們可以推測，墾號何長興用土地累積來儲存他在社船貿易中獲得的資本，並在社船貿易停止後，成功轉型為墾戶和地方仕紳，直到 1858 年第五代何仰三將產業賣給翁種玉，返回中國掌管家業為止。

但前文所討論從十七世紀中葉到十八世紀中葉北臺灣商業活動的連續性，並不因為社船貿易的終結而消失。1788 年 5 月，將軍福康安等人在八里坌開港前夕的觀察，就指出淡水八里坌經年有文武官員收受賄賂，私自開放船隻從該處載米出口。<sup>87</sup> 1835 年調署噶瑪蘭通判的柯培元，在提到八里坌的船運時也說：「聞之八里坌未開口時，亦惟春夏船多，今則秋冬皆無不至矣。」<sup>88</sup> 八里坌開港於 1788 年，離社船制度終結已有 34 年。由以上兩則記載可知，社船制度於 1754 年結束後，仍有漢人船隻延續過去社船的路線，往西將北臺灣的米穀載運過海輸出往中國。至於當時有沒有船隻往東繞過臺灣北部，繼續到臺灣東部做生意？關於這個問題，史料上沒有明確的答案，但前引八里坌「春夏船多」的說法，對照傳統上臺灣東北部海岸的貿易節奏，應該也包括夏天往東前往噶瑪蘭的船隻。再者，十九世紀初葉海上勢力蔡牽、朱瀆企圖佔墾噶瑪蘭，可知十八世紀以降漢人對北臺灣航路和東臺灣地理知識累積，並未隨社船制度的結束而失傳。到了 1826 年，噶瑪蘭的烏石港成為正口，脫離依附雞籠和淡水的從屬地位，成為可以和中國直接貿易的港口。<sup>89</sup>

海運在噶瑪蘭對外陸路交通開闢後，應該仍維持了一段時間的優勢。柯培元說冬天小船從烏石港運米到雞籠，「各包米加貼腳費二錢」。相較之下，「肩挑、背負者，計日百錢」，還不一定找得到人。<sup>90</sup> 由此可知海運之價廉，載運粗貨即可獲利。相較之下，茶之類的奢侈品，便適於陸路運輸。這也難怪淡蘭備道在官方尚未開闢前，就由安溪茶販自己走出來。<sup>91</sup> 但這已經是十九世紀的事，在此便不

<sup>87</sup> 臺灣銀行經濟研究室編，《臺案彙錄庚集》（文叢第 200 種，1964），頁 177。

<sup>88</sup> 柯培元，《噶瑪蘭志略》，頁 116。

<sup>89</sup> 柯培元，《噶瑪蘭志略》，頁 31。

<sup>90</sup> 柯培元，《噶瑪蘭志略》，頁 115-116。

<sup>91</sup> 黃智偉，〈從「淡蘭便道」到「北宜公路」：一個交通史與古道學的考察〉，收於李素月、張曉婷、石雅如編輯，《交通與區域發展：「宜蘭研究」第七屆學術研討會論文集》（宜蘭：宜蘭縣史館，2008），頁 43。



進一步討論。

在陸地上，漢人在臺灣東北部的開墾勢力，也在十八世紀末葉逐漸被記入史冊。由於本文並非要討論漢人在噶瑪蘭的開墾歷史，在此不詳述之。<sup>92</sup> 但前文提及菜園埔何氏在臺灣的第三代何繪，他曾經與吳沙之子吳光裔共赴臺灣道請墾噶瑪蘭。在頭城開成寺城隍廟供奉的「開蘭祿位」上，亦刻有墾號「何長興」的名號。這些點點滴滴的痕跡，在在顯示社船制度結束後，不僅淡水與東臺灣的海上交通並未斷絕，轉型為墾戶的通事也積極參與漢人對噶瑪蘭的開墾。

至於與漢人合作進行社船貿易的馬賽人，在社船貿易結束後，又過著什麼樣的生活？由於史料闕如，我們沒有辦法得知詳情。但從文獻上漢人逐漸熟悉北臺灣航路，進而滲透三貂以至噶瑪蘭，在臺灣東北部取得主導性的地位。在北臺灣海上貿易中失去關鍵角色的馬賽人，應該不能再靠貿易謀生。有一群馬賽人在十九世紀初遷徙至噶瑪蘭居住，<sup>93</sup> 成立馬賽社，史料上亦稱之為「淡水流番」。<sup>94</sup> 這群馬賽人雖然在史料上和 1804 年隨著潘賢文率領的阿里史等社人歸類在一起，但因為潘賢文入蘭的路線並沒有經過臺灣北部，李信成認為馬賽人是在噶瑪蘭才和從臺灣中部來的族群匯合成一股勢力。<sup>95</sup> 其實對馬賽人來說，噶瑪蘭是一個熟悉的地方，他們從史前時代就已經在此貿易。或許也是因為這層歷史上的關係，所以才會選擇噶瑪蘭作為遷徙的新天地。現在馬賽所在庄頭，當地亦有祖先從金包里遷移入蘭，協助清兵對抗猴猴人，結果卻分到不好的土地，努力奮鬥才存活下來的口述歷史。<sup>96</sup>

<sup>92</sup> 近年的相關論文有尹章義，〈從天地會「賊首」到「義首」到開蘭「墾首」：吳沙的出身以及「聚眾奪地、違例開邊」的藉口〉，《臺北文獻（直字）》（臺北）181（2012 年 9 月），頁 95-157；陳南旭，〈19 世紀初年臺灣北部的拓墾集團與噶瑪蘭的移民開發〉，《臺灣文獻》67:2（2016 年 6 月），頁 133-156；陳南旭，〈經貿發展與臺灣邊疆的變遷：十九世紀之交的蛤仔難〉，《國史館館刊》（臺北）61（2019 年 9 月），頁 1-41。關於何繪和何檜是否為同一人物的問題，尹章義在 2012 年的論文中指出天地會人士常以綽號、渾名、化名作為掩飾，似乎暗示何繪和何檜為同一人物，但並未作出定論（見尹文，頁 125）。陳南旭則將何繪和何檜視為同一人物，此一推論可從他 2016 年論文，頁 142 註 31 所引用的文獻中看出。

<sup>93</sup> 姚瑩，《東槎紀略》（文叢第 7 種，1957；1832 年原刊），頁 71。

<sup>94</sup> 柯培元，《噶瑪蘭志略》，頁 33。

<sup>95</sup> 李信成，〈清代臺灣中部平埔族遷徙噶瑪蘭之研究〉，《臺灣文獻》56:1（2005 年 3 月），頁 103。

<sup>96</sup> 鍾茂樹，〈行：到陣來看咱的廟〉，《螺訊》（宜蘭）20（2007 年 12 月），頁 32。

## 九、結論

本文討論馬賽人對傳統貿易路線的壟斷，以及馬賽人與漢人合作的社船，重建 1650 年代以降百年間臺灣東北海岸地區的商业運作。從 1657 年荷蘭助理 Jacob Balbiaen 的旅程，我們可以窺見臺灣東北海岸至東部哆囉滿地區的貿易路線和運作樣貌，不只得知了馬賽人擁有的巨大獨木舟如何操作，也知道哆囉滿地區對鐵的渴求。但 1657 年的遠征，對荷蘭來說雖然是重大的成功，對馬賽人來說卻是侵入其壟斷地盤的行為。從十七世紀末葉馬賽人對採金者得到報應的故事，就可以看出他們對侵犯他們貿易壟斷的痛恨。但正如前人研究所言，外來商品不斷地改變馬賽人的社會。至少到了 1710 年代，已經有漢人可以和原住民一起到噶瑪蘭、哆囉滿貿易。本文也大膽地指出 1722 年出現在噶瑪蘭的何姓商人，往上與鄭氏遺民，往下與何姓墾戶之間可能的歷史連續性。連續性並不只存在於漢人這方，也存在於原住民的一方，而且互相影響產生變化。最重大的變化就是社船。社船的成立雖然以輸出臺灣北部的稻米為主，但它從中國帶回的日常用品，以及和原住民合作經營的東北海岸貿易路線，都可說明漢人逐漸滲透進臺灣北海岸的商业運作，原住民也放棄壟斷，改為與漢人合作，短期內似乎創造了雙贏的結果。但是將北海岸的商业運作與政策允許的社船掛勾的結果，使這條貿易路線不免受到政策更迭的影響。在 1754 年社船停止運作後，漢人通事與馬賽人應該同受影響，但相較於累積資本成為墾戶的漢人通事，馬賽人只能遷徙至原本就熟悉的噶瑪蘭，重新開發新天地，以適應後社船時代的艱困生活。

本文也考察出墾號何長興的早期歷史，以及其開發森林的活動與社船承攬運送軍工木料的連動性。這樣的發現使我們知道對何姓一族在社船被賦予運送軍工木料的任務時，開始介入臺北盆地的開墾，砍伐內埔樹林以供應軍工所需。此發現進一步深化社船與臺北地區開發的關係，但更詳細的討論可能需要留到另一篇論文。

除了補足北臺灣的早期歷史，本文也嘗試與其他地方比較。如果我們將從蟒甲轉換到社船的過程視為一種「升級」，則琉球也歷經類似的過程。琉球藉由從明帝國獲取進貢船，並在空閒時間從事東南亞的貿易，使自己成為萬國之津梁。臺

灣的社船雖然沒有這麼大規模的運作，但以出口稻米為理由建立的社船，在閒暇時進行臺灣東部的貿易，和琉球進行東南亞貿易的原理可說一模一樣。臺灣和琉球都是中華帝國邊緣的島嶼，兩者之間的相似性也是未來應該注意的重點。

最後，本文依然要提出鐵器的重要性。十三行文化雖然有簡易的煉鐵設施，但在作為原料的鐵器供應穩定的情況下，臺灣原住民所掌握的技術應該傾向於打鐵，亦即將原料鐵打造或鑄造成工具的技術。從荷蘭助理 Jacob Balbiaen 和馬賽人帶去哆囉滿的貨品，以及哆囉滿頭人的證言就可知道，原住民已經掌握了打鐵的技術，也有辦法將舊鐵去氧化後重新打造成工具。清政府雖然管制鐵器，但我們也看到十八世紀中葉時他們根本沒辦法掌握準確的數字。這其中必然有相當數量的鐵器流向原住民，不論是作為工具，亦或作為裝飾品，都顯示鐵是原漢貿易的重要商品，也是我們思考臺灣的鐵器時代時應該注意的歷史事實。



附圖 1650 年代至 1750 年代臺灣北迴沿海航路的商業活動相關地名位置

資料來源：筆者繪製

## 引用書目

- 〈招佃批賃〉，《臺灣總督府檔案》，檔名：cca100003-od-ta\_04241\_000200-0001-u.xml，收於國立臺灣大學數位人文研究中心「臺灣歷史數位圖書館（THDL）」資料庫，下載日期：2020 年 12 月 29 日，網址：<http://thdl.ntu.edu.tw/>。
- 〈雍正十三年八月立賣契人土官猫勞眉等〉，檔名：ntul-od-bk\_isbn9789570000041\_0009500096.txt，收於國立臺灣大學數位人文研究中心「臺灣歷史數位圖書館（THDL）」資料庫，下載日期：2020 年 12 月 29 日，網址：<http://thdl.ntu.edu.tw/>。
- 〈乾隆二年一月立賣契林藝〉，檔名：ntul-od-bk\_isbn9789570000041\_0009600097.txt，收於國立臺灣大學數位人文研究中心「臺灣歷史數位圖書館（THDL）」資料庫，下載日期：2020 年 12 月 29 日，網址：<http://thdl.ntu.edu.tw/>。
- 〈乾隆五年十一月立賣契廖楊世〉，檔名：ntul-od-bk\_isbn9789570000041\_0009700098.txt，收於國立臺灣大學數位人文研究中心「臺灣歷史數位圖書館（THDL）」資料庫，下載日期：2020 年 12 月 29 日，網址：<http://thdl.ntu.edu.tw/>。
- 尹章義
- 1989 《臺灣開發史研究》。臺北：聯經出版事業股份有限公司。
- 2012 〈從天地會「賊首」到「義首」到開蘭「墾首」：吳沙的出身以及「聚眾奪地、違例開邊」的藉口〉，《臺北文獻（直字）》（臺北）181: 95-157。
- 文崇一、許嘉明、瞿海源、黃順二
- 1975 《西河的社會變遷》。臺北：中央研究院民族學研究所。
- 平山勳
- 1934 《臺灣社會經濟史全集（第六分冊）》。臺北：臺灣經濟史學會。
- 安倍明義
- 1938 《臺灣地名研究》。臺北：蕃語研究會。
- 朱德蘭（主編）
- 2018 《琉球沖繩的光和影：海域亞洲的視野》。臺北：五南圖書出版股份有限公司。
- 江日昇
- 1960 《臺灣外記》，臺灣文獻叢刊第 60 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。
- 江樹生（譯註）
- 2002 《熱蘭遮城日誌（第二冊）：1641-1648》。臺南：臺南市政府。
- 2003 《熱蘭遮城日誌（第三冊）：1648-1655》。臺南：臺南市政府。
- 何兆欽
- 1981 《廬江何氏族譜》。臺北：何氏宗親會族譜編輯部。
- 吳佳芸
- 2011 《從 Basay 到金雞貂：臺灣原住民社群關係之性質與變遷》。臺北：國史館。
- 吳素萍
- 2008 〈屏東縣新埤鄉糞箕湖軍工寮廠之設置與聚落之發展〉，《臺灣文獻》（南投）59(2): 183-219。

李其霖

2003 〈清代臺灣軍工戰船廠的興建〉，《淡江史學》(臺北) 14: 193-215。

李信成

2005 〈清代臺灣中部平埔族遷徙噶瑪蘭之研究〉，《臺灣文獻》(南投) 56(1): 93-130。

杜赫德 (Du Halde, Jean-Baptiste) (編)，鄭德弟、呂一民、沈堅 (譯)

2001 《耶穌會士中國書簡集：中國回憶錄 (第二卷)》。鄭州：大象出版社。

周凱

1961[1839] 《廈門志》，臺灣文獻叢刊第95種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

周璽

1962[1836] 《彰化縣志》，臺灣文獻叢刊第156種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

周鍾瑄

1962[1717] 《諸羅縣志》，臺灣文獻叢刊第141種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

邱秀堂 (編)

1986 《臺灣北部碑文集成》。臺北：臺北市文獻委員會。

陈云林 (總主編)，中国第一历史档案馆、海峡两岸出版交流中心 (編)

2009 《明清宮藏台灣檔案匯編 (第30冊)》。北京：九州出版社。

姚瑩

1957[1832] 《東槎紀略》，臺灣文獻叢刊第7種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

柯培元

1961 《噶瑪蘭志略》，臺灣文獻叢刊第92種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

范咸

1961[1747] 《重修臺灣府志》，臺灣文獻叢刊第105種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

郁永河

1959[1698] 《裨海紀遊》，臺灣文獻叢刊第44種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

翁佳音

2006 《大臺北古地圖考釋》。臺北：稻鄉出版社。

2008 《荷蘭時代臺灣史的連續性問題》。臺北：稻鄉出版社。

國立故宮博物院 (編)

1982 《宮中檔乾隆朝奏摺 (第4輯)》。臺北：國立故宮博物院。

康培德

2003 〈十七世紀上半的馬賽人〉，《臺灣史研究》(臺北) 10(1): 1-32。

2016 《殖民想像與地方流變：荷蘭東印度公司與臺灣原住民》。臺北：聯經出版事業股份有限公司。

張嗣昌 (撰)、李祖基 (標點校注)

2005 《巡臺錄》。香港：香港人民出版社。

清代實錄館 (纂修)

1986 《清實錄：高宗純皇帝實錄 (六) (總第十四冊)》。北京：中華書局。

1986 《清實錄：仁宗睿皇帝實錄 (四) (總第三一冊)》。北京：中華書局。

陳支平（主編）

- 2004 《臺灣文獻匯刊·第五輯（臺灣輿地資料專輯）：第 10 冊》。廈門：廈門大學出版社；北京：九州出版社。

陳宗仁

- 2012 〈十七世紀前期北臺灣水域社會的商品及其交易型態〉，收於林玉茹主編，《比較視野下的臺灣商業傳統》，頁 479-518。臺北：中央研究院臺灣史研究所。

陳南旭

- 2016 〈19 世紀初年臺灣北部的拓墾集團與噶瑪蘭的移民開發〉，《臺灣文獻》（南投）67(2): 133-156。  
2019 〈經貿發展與臺灣邊疆的變遷：十九世紀之交的蛤仔難〉，《國史館館刊》（臺北）61: 1-41。

陳培桂

- 1963[1871] 《淡水廳志》，臺灣文獻叢刊第 172 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

程紹剛（譯註）

- 2000 《荷蘭人在福爾摩莎》。臺北：聯經出版事業股份有限公司。

黃叔璥

- 1957[1736] 《臺海使槎錄》，臺灣文獻叢刊第 4 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

黃智偉

- 2008 〈從「淡蘭便道」到「北宜公路」：一個交通史與古道學的考察〉，收於李素月、張曉婷、石雅如編輯，《交通與區域發展：「宜蘭研究」第七屆學術研討會論文集》，頁 37-85。宜蘭：宜蘭縣史館。

溫振華

- 2005 〈清代臺灣淡北地區的拓墾〉，《臺灣風物》（臺北）55(3): 15-41。

詹素娟、張素玠

- 2001 《臺灣原住民史·平埔族史篇（北）：北臺灣平埔族群史》。南投：臺灣省文獻委員會。

詹素娟（主持）、劉益昌（協同主持）

- 1999 《大臺北都會區原住民歷史專輯：凱達格蘭調查報告》。臺北：臺北市文獻委員會。

稻村賢敷

- 1957 《琉球諸島における倭寇史跡の研究》。東京：吉川弘文館。

臺北廳（編）

- 1985 《臺北廳誌》。臺北：成文出版社。

臺灣銀行經濟研究室（編）

- 1961 《陳清端公文選》，臺灣文獻叢刊第 116 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。  
1964 《福建省例》，臺灣文獻叢刊第 199 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。  
1964 《臺案彙錄庚集》，臺灣文獻叢刊第 200 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

劉 靖

- 2006 《全臺文 1：片刻餘閑集》。臺中：文听閣圖書有限公司。

劉良璧

- 1961[1741] 《重修福建臺灣府志》，臺灣文獻叢刊第 74 種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

劉益昌

- 1998 〈再談臺灣北、東部地區的族群分布〉，收於劉益昌、潘英海主編，《平埔族群的區域研究論文集》，頁 1-28。南投：臺灣省文獻委員會。

鍾茂樹

2007 〈行：到陣來看咱的廟〉，《螺訊》(宜蘭) 20: 23-54。

藍鼎元

1958[1722] 《東征集》，臺灣文獻叢刊第12種。臺北：臺灣銀行經濟研究室。

Blussé, Leonard, and Natalie Everts (eds.)

2010 *The Formosan Encounter -- Notes on Formosa's Aboriginal Society: A Selection of Documents from Dutch Archival Sources, Volume IV: 1655-1668*. Taipei: Shung Ye Museum of Formosan Aborigines.

Borao Mateo, José Eugenio (ed.)

2001 *Spaniards in Taiwan, Vol. I: 1582-1641*. Taipei: SMC Publishing.

2001 *Spaniards in Taiwan, Vol. II: 1642-1682*. Taipei: SMC Publishing.

Chien, Hung-yi 簡宏逸

2019 “Tōa-Oan (The Big Pool) 1653-1983: A History of Water, Forests, and Agriculture in Northern Taiwan.” *East Asian History* (Canberra) 43: 75-88.

Coolhaas, Willem Philippus and Nederlandsche Oost-Indische Compagnie

1968 *Generale Missiven van Gouverneurs-Generaal en Raden aan Heren XVII der Verenigde Oostindische Compagnie, Deel III: 1655-1674*. 's-Gravenhage: M. Nijhoff.



## **From *Bangka* Canoe to *Shechuan* Junk: Commercial Activities along Northeastern Coastal Route (1650s-1750s)**

Hung-yi Chien

### **ABSTRACT**

The Basay, ethnic aboriginals of northern Taiwan are good at trading and cooperating with foreigners. Studies of early Taiwan history in the last two decades have examined their enterprising character and their role as business intermediaries, as evidenced in Dutch historical materials. However, there is a lacuna in existing research on the history of northern Taiwan: the period between Dutch colonization of Taiwan and early Qing rule, roughly equivalent to the mid-seventeenth to early eighteenth century.

This study attempts to fill this gap by examining the records of a Dutch official's visit to Cavalangh (or more commonly "Kavalan", today's Yilan) and Terraboang Gold River (in today's northern Hualien) in 1657. These records reveal that the Basay controlled trade along the northeastern coast of Taiwan and remained the dominant business power in the area until the early eighteenth century despite of persistent penetration of the Hans. As early as the 1710s, there was trade cooperation in northeastern Taiwan between the Hans and the aborigines, most likely the Basay.

This study also explores the relations between Ming loyalists and the Ho family, who might have been active in land reclamation in northern Taiwan from the late Cheng regime to early Qing rule. The Basay-Han cooperation led to the introduction of *Shechuan*, a group of officially registered Chinese junks, for trading merchandise between China and Taiwan along the northeastern coast of Taiwan. The *Shechuan* signified a technology upgrade from indigenous canoes to Chinese junks for higher efficiency and larger capacity of shipping and trade. The *Shechuan* brought to China rice exported from northern Taiwan and carried back imported clothes, ironware, tobacco, and daily goods. Such trade evidenced the gradual infiltration of Chinese merchants in business of northeastern Taiwan. In 1754, when the Governor-General of Fujian and Zhejiang suspended the *Shechuan* to increase the reserve of rice in Taiwan, trade nevertheless continued outside government control. Such

clandestine trade contributed to the Han penetration into Cavalangh in the late eighteenth century and merits further investigation.

**Keywords:** Basay, Chinese Merchants, *Shechuan* Junks, Aboriginal-Han Cooperation, Ironware